

Ministerie van Economische Zaken

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Verzendlijst

Datum 20 juli 2016
Betreft Zuid-West 380 kV west: reactie op zienswijze van 12/13 april 2016

Geacht College,

In april 2016 ontving ik uw zienswijze in het kader van het ontwerp-inpassingsplan voor het project Zuid-West 380 kV west. Daarover is in de afgelopen periode op ambtelijk niveau overleg geweest en het ministerie van Economische Zaken (EZ) heeft samen met TenneT het door u voorgestelde alternatief onderzocht. Op 7 juli 2016 hebben gedeputeerde Schönknecht, burgemeester Stapelkamp van de gemeente Kapelle, wethouder Sinke van de gemeente Reimerswaal en ik over het door u voorgestelde alternatieve tracé gesproken.

Om recht te doen aan uw zienswijze en aan het proces van totstandkoming van het voorkeustracé dat daaraan vooraf is gegaan, hecht ik eraan te benadrukken dat in de periode tussen 2011 en 2016 veel overleg met bewoners, organisaties en bestuurders in Zeeland heeft plaatsgevonden. Daarbij zijn veel zaken en belangen (ook bestuurlijk) uitgebreid beschouwd en gewogen. Naar aanleiding daarvan hebben vele kleine en een aantal grotere aanpassingen plaatsgevonden, waarmee zo goed mogelijk tegemoet is gekomen aan de belangen en wensen van de regio. Een voorbeeld hiervan is de plaatsing van een mast in de Oosterschelde om te voorkomen dat de bestaande verbinding dichterbij de kern van Krabbendijke zou moeten komen. Vanuit deze context geef ik hierbij een reactie op de door u ingediende zienswijze. Daarbij ga ik achtereenvolgens in op de mogelijkheden voor gedeeltelijke ondergrondse aanleg en op de mogelijkheden voor een alternatief tracé.

Ondergrondse aanleg

In uw zienswijze heeft u aangegeven dat ondergrondse aanleg in Zeeland in uw visie wel tot de mogelijkheden zou behoren, waarbij u twee onderscheidende zaken onder de aandacht heeft gebracht. Dit betreft ten eerste de aangebrachte knip tussen het westelijke en oostelijke deel van de hoogspanningsverbinding, die een grote impact heeft op de beslissing ten aanzien van het al dan niet ondergronds leggen van delen van de nieuwe 380 kV verbinding in Zeeland en waar volgens u anders naar gekeken zou moeten worden. Mijn reactie hierop is als volgt. Het besluit voor de bouw van station Rilland (begin 2014) heeft een gefaseerde besluitvorming en bouw mogelijk gemaakt van een westelijk (Borssele-Rilland) en een oostelijk deel (Rilland-Tilburg) van de nieuwe 380 kV

**Directoraat-generaal
Energie, Telecom &
Mededinging**
Directie Energie en Omgeving

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Factuuradres
Postbus 16180
2500 BD Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ez

Ons kenmerk
DGETM-EO / 16102421

Uw kenmerk
Provincie: 16005874
Kapelle: JvS/14/05
Reimerswaal: 16.008067

Bijlage(n)
1

verbinding. U merkt in dat verband terecht op dat gedeeltelijke ondergrondse aanleg in Zeeland mogelijk zou zijn als het Brabantse deel van de verbinding is gerealiseerd. Dit is ook zo verwoord in de second opinion die ik door Tractebel heb laten uitvoeren inzake de mogelijkheden van ondergrondse aanleg bij nieuwe hoogspanningsverbindingen (december 2015). Zodra het Brabantse deel is gerealiseerd kan de overspanning, veroorzaakt door de aansluiting van de windparken op zee, worden gecompenseerd over een langer tracé. Bij de besluitvorming over de splitsing in een westelijk en oostelijk deel is echter van doorslaggevend belang geweest dat de nieuwe Zuid-West 380 kV west verbinding nú nodig is (zie bijlage voor een nadere uitwerking van nut en noodzaak). Wachten tot het Brabantse deel is gerealiseerd, is gezien de urgentie van de verbinding dan ook geen optie. Immers, de verwachte start van de bouw van het Brabantse deel is voorzien in 2020.

Ten tweede heeft u erop gewezen dat in een onderzoek door het bureau D-Cision wordt aangegeven dat met het treffen van technische voorzieningen de geconstateerde overspanningen, ook voor alleen fase 1, beheersbaar kunnen blijven. Hierop kan ik aangeven dat TenneT momenteel mitigerende maatregelen voor de aansluiting van de windparken op zee onderzoekt. Deze maatregelen zijn echter nog niet in detail uitgewerkt en er is ook nog geen praktijkervaring mee opgedaan. De mogelijke risico's die dit geeft voor de betrouwbaarheid van het net en daarmee voor de leveringszekerheid zijn door TenneT beoordeeld als niet aanvaardbaar. Ik respecteer deze afweging, gezien de wettelijke taak van TenneT om betrouwbaarheid van het net en leveringszekerheid te borgen.

Voorstel voor een ander voorkeurstracé

De mogelijkheden voor een ander voorkeurstracé conform uw voorstel zijn de afgelopen periode uitgebreid onderzocht. Hieronder ga ik op hoofdlijnen in op de effecten die de door u voorgestelde wijziging zou hebben. Voor een nadere uitwerking van deze effecten verwijs ik naar de bijlage bij deze brief.

Ter eerste leidt het alternatieve tracé zoals opgenomen in de zienswijze tot een vertraging in de realisatie van de hoogspanningsverbinding. U gaat uit van een vertraging van 1,5 jaar, maar daarbij is niet meegenomen dat door de voorgestelde wijziging veel werk van traceren en onderzoek opnieuw gedaan moet worden. Ook moet het formele deel van de procedure opnieuw doorlopen worden. De hiermee gepaard gaande vertraging wordt door mij geraamd op 2,5 jaar. Daarmee is de verbinding niet op tijd klaar voor de aansluiting van de windparken op zee bij Borssele. Realisatie van de nieuwe verbinding zit namelijk al op het kritieke pad.

Ten tweede leidt het voorgestelde alternatieve tracé tot hogere kosten. Er moet rekening gehouden worden met extra kosten ten opzichte van het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan die op kunnen lopen tot ca. € 311,5 miljoen. Uitsplitsing van deze kosten is als volgt:

- € 21,5 miljoen extra kosten voor het wijzigen van het tracé, onder andere door het gebruik van andere masten;

- € 60 miljoen extra kosten voor het verkabelen van de 150 kV verbinding;
- de congestiekosten kunnen maximaal oplopen tot € 100 miljoen per jaar door vertraging aansluiting windparken ;
- een toekomstige kostenbesparing van ca. € 20 miljoen omdat opwaardering later niet hoeft plaats te vinden.

Ten derde zou het verkabelen van de 150 kV verbinding een precedent scheppen ten aanzien van andere verbindingen in Nederland die in aanmerking komen voor de regeling Uitkoop en Verkabeling en is aanpassing van beleid nodig omdat volgens de huidige regelgeving dergelijke kosten door TenneT niet doorberekend mogen worden in de nettarieven.

Tot slot merk ik op dat het deel van uw voorstel om de nieuwe verbinding met de bestaande 380 kV verbinding te combineren, is onderzocht als één van de alternatieven in de milieueffectrapportage. Na afweging van de belangen en wensen in het gebied is indertijd niet gekozen voor dat tracé. Ten aanzien van uw opvatting dat er gebreken zijn aan de natuuronderzoeken constateer ik dat de commissie voor de m.e.r. positief advies heeft gegeven en dat TenneT nader vogelonderzoek zal doen.

Afweging

Na afweging van bovenstaande effecten is mijn conclusie dat de door u geschetste voordelen van een ander voorkeurstracé niet opwegen tegen de nadelen die het heeft om in deze fase van besluitvorming nog een dergelijke ingrijpende wijziging door te voeren. Alles afwegende heb ik besloten om verder te gaan met het voorkeursalternatief zoals dat ter inzage heeft gelegen in het ontwerp-inpassingsplan. Wel ben ik bereid om samen met TenneT te bezien of een deel van de bestaande 380 kV verbinding bij Krabbendijke kan worden verkabeld wanneer het tracédeel Zuid-West 380 kV oost is gerealiseerd.

De planning is om in het najaar het definitieve inpassingsplan ter inzage te leggen. Dan zullen ook alle zienswijzen beantwoord zijn en zullen de antwoorden met de definitieve stukken ter inzage worden gelegd. U wordt hier als College natuurlijk over geïnformeerd.

Hoogachtend,

(w.g.)

H.G.J Kamp
Minister van Economische Zaken

BIJLAGE – CONSEQUENTIES ALTERNATIEF TRACÉ

Inleiding

In 2011 is door de ministers van EZ en van IenM een keuze gemaakt voor het voorgenomen tracé. Ten behoeve hiervan heeft een m.e.r.-procedure plaatsgevonden. De alternatieven die hierin zijn onderzocht zijn mede tot stand gekomen op basis van besprekingen met de omgeving (ambtelijk en bestuurlijk Zeeland, natuur- en landbouworganisaties) en zijn besproken met bewoners, belanghebbenden en andere geïnteresseerden op een aantal informatieavonden.

De keuze voor het voorgenomen tracé heeft plaatsgevonden op grond van diverse onderdelen: de (milieu)effecten uit de m.e.r.-procedure, (net)techniek, kosten, gevoelige bestemmingen die er niet meer zijn als gevolg van het afbreken van een verbinding waarmee wordt gecombineerd. Ook de mening van bestuurlijk Zeeland (welk tracé had voor hen de voorkeur en waarom) heeft meegewogen.

Na de keuze voor het voorgenomen tracé in 2011 is dit tracé uitgewerkt tot op mastniveau. Bij het vaststellen van het tracé is van belang dat sprake is van een vergunbaar tracé waarbij zo goed mogelijk is gekeken hoe recht gedaan kan worden aan de verschillende belangen die spelen. Ten behoeve van de vergunningaanvragen is onderzoek nodig. Om te komen tot een zo goed mogelijk tracé heeft veel overleg plaatsgevonden met de omgeving (overheden maar ook bewoners en grondeigenaren) om te kijken of er eventuele knelpunten waren en zo ja, of er mogelijkheden waren hier een oplossing voor te vinden. Helaas is het niet mogelijk om iedereen tegemoet te komen. Wat goed is voor de een is, is niet noodzakelijkerwijs ook het beste voor een ander. Er is altijd sprake van een weging van belangen. In veel gevallen is echter een mogelijkheid gevonden om gehoor te geven aan de bezwaren van betrokken partijen.

Het uitgewerkte tracé is als voorkeurstracé ter inzage gelegd (4 maart t/m 14 april 2016). Een ieder heeft hierop een zienswijze kunnen indienen en dat is door veel partijen gedaan. Ook de provincie Zeeland en de gemeenten Kapelle en Reimerswaal hebben een zienswijze ingediend. Als basis voor de zienswijze dient het onafhankelijke onderzoek dat de provincie Zeeland heeft laten uitvoeren door het bureau D-Cision naar onder meer de nut en noodzaak van de nieuwe verbinding. Onderdeel van de zienswijze van de provincie en twee gemeenten is een wijziging van het tracé tussen 150 kV station Willem Annapolder en 380 kV station Rilland.

Deze tracéwijziging houdt het volgende in: het voorstel is om tussen 150 kV station Willem Annapolder en station Rilland de nieuwe 380 kV verbinding te combineren met de bestaande 380 kV verbinding. De bestaande 380 kV verbinding wordt vervolgens afgebroken. Daarnaast willen de provincie en twee gemeenten verkabeling van de bestaande 150 kV verbinding vanaf 150 kV station Willem Annapolder tot 150 kV station Rilland.

Hieronder worden eerst de effecten besproken die wijziging van het huidige voorkeursalternatief naar het voorstel van de provincie en gemeenten om twee 380 kV verbindingen te combineren zou hebben. Daarna wordt ingegaan op de effecten van het tevens verkabelen van de 150 kV verbinding zoals in het voorstel van provincie en gemeenten staat.

Consequenties uitvoeren voorstel provincie Zeeland en gemeenten Kapelle en Reimerswaal (4x380 kV)

Nut en noodzaak

Van belang in dit kader is de nut en noodzaak van de nieuwe verbinding. Het hoogspanningsnetwerk vanuit Borssele is 'vol' en heeft een aantal consequenties, te weten dat:

- er geen onderhoud meer kan worden uitgevoerd aan het hoogspanningsnetwerk vanuit Borssele, zonder aanmerkelijke productiebeperkingen op te leggen. Dit geldt ook voor delen van het 380 kV station Borssele. Afstemming van gelijktijdig onderhoud aan productie-eenheden en het hoogspanningsnetwerk is niet meer mogelijk zonder aanzienlijke structurele economische gevolgen. Dit kan bovendien leiden tot risico's voor de leveringszekerheid van elektriciteit;
- er onvoldoende toekomstvast aansluitcapaciteit beschikbaar is voor nieuwe (grootschalige) conventionele opwekking, (grootschalige) offshore windenergie en windenergie op land. Dit geldt niet alleen voor Borssele maar voor heel Zeeland, inclusief Zeeuws Vlaanderen (met het industriegebied in Terneuzen);
- er door TenneT niet meer wordt voldaan aan de ontwerpcriteria uit de Netcode.

Daarom is de uitbreiding van het net met een nieuwe verbinding van Borssele naar de landelijke 380 kV hoogspanningsring nodig.

De effecten die wijziging van het huidige voorkeursalternatief naar het voorstel van de provincie en gemeenten om twee 380 kV verbindingen te combineren zou hebben zijn de volgende:

1 Consequenties voor de milieueffectprocedure

Er zal opnieuw een advies aan de Commissie voor de m.e.r. gevraagd moeten worden omdat zij alleen adviseren over het tracé dat ter inzage heeft gelegen. In de m.e.r.-procedure voor Zuid-West 380 kV west zijn vier verschillende tracéalternatieven onderzocht, waaronder ook het alternatief waarbij twee 380 kV verbindingen worden gecombineerd¹ zoals voorgesteld in de zienswijze. Het alternatief maakt daarmee onderdeel uit van de milieueffectrapportage Zuid-West 380 kV west. Daarmee is het niet nodig om terug te gaan in de m.e.r.-procedure, maar moet wel opnieuw advies aan de Commissie voor de m.e.r. gevraagd worden.

¹ In tegenstelling tot Brabant is zo'n tracé in Zeeland wel mogelijk omdat dit tracé geen onderdeel uitmaakt van de landelijke 380 kV hoogspanningsring en/of een verbinding met het buitenland.

Als het ontwerp inpassingsplan op een later moment opnieuw wordt gepubliceerd zullen de achtergrondrapporten bij de huidige milieueffectrapportage tegen de houdbaarheidsdatum gaan aanlopen. In dat geval zal het wel noodzakelijk zijn informatie uit de milieueffectrapportage te actualiseren (om die reden vindt als onderdeel van de m.e.r.-procedure bij het deel Zuid-West 380 kV oost een actualisatieslag plaats).

2 Juridisch kader

Het wijzigen van het voorkeursalternatief in het alternatief zoals voorgesteld door de provincie en twee gemeenten heeft tot gevolg dat het tracé ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan opnieuw moet worden bepaald (zie verder onder punt 3 voor de onderbouwing hiervan). Er is daarmee sprake van een grote (d.w.z. niet-ondergeschikte) wijziging. Een zorgvuldige procedure vereist dat een dergelijke wijziging met een nieuw ontwerp-inpassingsplan opnieuw ter inzage wordt gelegd (inclusief artikel 3.1.1. Bro-overleg).

Het huidige voorkeursalternatief is tot stand gekomen op grond van traceringsprincipes en uitgangspunten die gelden voor een verbinding waarin een 380 kV verbinding wordt gecombineerd met een 150 kV verbinding. Voor een verbinding waarin twee 380 kV verbindingen worden gecombineerd gelden andere traceringsprincipes en uitgangspunten. Daardoor kan de situatie voor de direct betrokkenen (gevoelige bestemmingen, grondeigenaren, bedrijven, natuur etc.) anders uitpakken. Het zorgvuldig wegen van alle belangen maakt dat het uitgewerkte voorkeursalternatief niet 1-op-1 kan worden vervangen door het alternatief zoals voorgesteld door provincie en gemeenten.

In de m.e.r.-procedure is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) bepaald. Op grond van alle elementen die een rol spelen bij het bepalen van het voorkeurstracé is onderbouwd afgeweken van het MMA en gekozen voor het voorkeursalternatief zoals is opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Het huidige voorkeursalternatief is daarmee gebaseerd op een navolgbare en zorgvuldige motivering en voldoet hiermee aan het principe van een goede ruimtelijke ordening. Indien gekozen wordt voor het voorstel van provincie en gemeenten is dit een politieke keuze. Van belang is dat ook in dat geval voldaan moet worden aan de inhoudelijke (motiverings)eisen van een goede ruimtelijke ordening. Mede gezien de fase waarin het project zich bevindt waarbij het voorkeurstracé al ter inzage heeft gelegen zou moeten worden gemotiveerd waarom, in afwijking van het MMA/huidige voorkeursalternatief, gekozen wordt voor het voorstel van provincie en gemeenten.

3 Opnieuw uitwerken van een alternatief

Zoals onder punt 2 is aangegeven gelden voor een verbinding waarin twee 380 kV verbindingen worden gecombineerd deels andere traceringsprincipes en uitgangspunten ten opzichte van het huidige voorkeursalternatief waarin

een 380 kV en een 150 kV verbinding worden gecombineerd. De belangrijkste verschillen zijn de volgende:

- Bij 150/380 kV moet rekening gehouden worden met de valafstand² tot de bestaande 380 kV verbinding die blijft staan. Bij 380/380 kV geldt alleen een veilige bouwafstand. Immers, de bestaande 380 verbinding zal uiteindelijk verdwijnen;
- Bij 150/380 kV is het uitgangspunt dat de masten in de pas lopen met de bestaande verbinding. Bij 380/380 kV is dat niet aan de orde omdat de bestaande verbinding uiteindelijk verdwijnt;
- Bij het uitvoeren van het voorstel van de provincie en gemeenten moet gebruik gemaakt worden van wintrackmasten van het type W6, waarbij de twee palen binnen één mastpositie (dus in de breedte) verder uit elkaar staan dan de wintrackmasten van het type W4 die gebruikt worden bij het voorkeursalternatief³;
- Tussen 150 kV station Willem Annapolder en 380 kV station Rilland is de veldlengte (afstand tussen masten in de lengterichting) van de bestaande verbinding 450 meter. De veldlengte voor standaardmasten is 400 meter. Om in de pas te kunnen lopen (de masten van beide verbindingen komen naast elkaar te staan waardoor een rustiger beeld ontstaat) is een nieuwe mast ontwikkeld die geschikt is voor veldlengtes van 450 meter. Consequentie hiervan is dat deze masten hoger zijn dan de standaard mast voor 400 meter veldlengte in verband met de vereiste afstand tussen de onderste geleider (draad) en het maaiveld. Indien niet meer in de pas gelopen hoeft te worden, is toepassing van langere veldlengtes met hogere masten ook niet perse nodig. Los van het feit dat er geen argumenten zijn om over het gehele tracédeel af te wijken van het in principe toepassen van standaard masten lijkt dit ook een logische tegemoetkoming aan de bezwaren die er nu zijn bij de hoogte van de nieuwe 150/380 kV masten. Daarmee zullen als uitgangspunt voor 380/380 kV standaard masten toegepast moeten worden;
- Het magneetveld van een 150/380 kV is anders dan van een 380/380 kV namelijk 2 x 95 meter (i.v.m. veldlengte van 450 meter) in plaats van 2 x 85 meter. Los van de berekeningen die opnieuw gedaan moeten worden, zal in het licht van het voorzorgsbeleid voor magneetvelden gekeken moeten worden hoe bij het 380/380 kV tracé zoveel mogelijk gevoelige bestemmingen kunnen worden voorkomen. Omdat de bestaande verbinding dan zal verdwijnen geeft dit mogelijk ruimte om mensen die bij 150/380 kV een gevoelige bestemming waren bij 380/380 kV te ontzien.

² In een mast van de ene verbinding onverhoopt zou omvallen mag deze de andere verbinding niet raken. De verbindingen moeten daarom op valafstand van elkaar staan.

³ De aantakking op het station Rilland zal bij het uitvoeren van het voorstel van de provincie en gemeenten moeten worden aangepast. Inschatting is dat de voorziene W4 masten vervangen moeten worden door W6 masten.

4 Juridische consequenties van het opnieuw uitwerken van een alternatief

Op grond van de elementen zoals genoemd onder punt 3 kan de conclusie getrokken worden dat bij keuze van het voorstel van de provincie en gemeenten mastposities zullen wijzigen. Over het nieuwe alternatief zal ten behoeve van het bepalen van de nieuwe mastposities opnieuw een overlegtraject ingegaan moeten worden met alle belanghebbenden (bewoners, grondeigenaren, organisaties) die te maken krijgen met de nieuwe verbinding.

Een wijziging van het voorkeurstracé naar het voorstel van provincie en gemeenten kan ook betekenen dat er nieuwe vergunningen nodig zijn. Voor het voorkeurstracé zijn specifieke vergunningen aangevraagd en zijn berekeningen en onderzoeken gedaan die uitgaan van de fundering en mastspecificaties voor dit type mast. Voor een alternatief waarbij twee 380 kV verbindingen worden gecombineerd gelden een andere en grotere fundering en zijn zwaardere draden nodig dan voor de 150 kV. Hiervoor zijn andere gegevens nodig en op basis daarvan zullen wellicht nieuwe vergunningsaanvragen moeten worden ingediend en nieuwe (ontwerp)vergunningen door de betreffende bevoegde gezagen worden afgegeven.

Voor het inpassingsplan, de vergunningen en het technisch ontwerp zullen (deels) nieuwe (grond)onderzoeken moeten worden uitgevoerd waarvoor opnieuw betredingstoestemmingen gevraagd moeten worden aan de betreffende grondeigenaren. Hiervoor zal een overlegtraject gestart moeten worden. Indien grondeigenaren hieraan geen medewerking willen verlenen, zal de burgemeester van de betreffende gemeente gevraagd worden een gedoogplicht op te leggen. Bovendien kost dit extra tijd (bij de vergunningen voor het voorkeursalternatief is hiervan in een aantal gevallen sprake geweest in de gemeente Reimerswaal).

TenneT sluit voor de gronden waar een nieuwe hoogspanningsverbinding op komt te staan/overheen loopt een zakelijk recht overeenkomst af. De gesprekken met grondeigenaren over het zakelijk recht voor het voorkeurstracé zijn inmiddels vergevorderd. Het traject om tot een zakelijk recht overeenkomst⁴ te komen zal opnieuw moeten starten omdat er wellicht nieuwe grondeigenaren zijn, maar ook omdat er andere masten (nieuwe positionering, grotere oppervlakte, nieuwe werkterreinen en werkwegen etc.) worden gebruikt.

Het voorgenomen tracé kent 25 gevoelige bestemmingen. Met de meeste huishoudens (deels ook agrarische bedrijven) zijn inmiddels de gesprekken over uitkoop in een vergevorderd stadium, waarbij taxaties en

⁴ Voor de aanleg en instandhouding van hoogspanningsverbindingen moet TenneT gebruik kunnen (blijven) maken van een strook grond rondom de hoogspanningsverbinding. Deze strook (de zakelijk rechtstrook, belemmerde strook of belaste strook) is vastgesteld op basis van het benodigde ruimtebeslag voor aanleg en instandhouding. Daarbij hebben we rekening gehouden met veiligheidseisen. De breedte van de strook varieert afhankelijk van de precieze uitvoering van de verbinding.

contractonderhandelingen plaatsvinden. Hiermee krijgen deze mensen de duidelijkheid waar zij sinds 2011 op wachten. Een wijziging van het tracé betekent dat deze mensen opnieuw in onzekerheid komen. Door de gewijzigde uitgangspunten en traceringsprincipes kunnen er gevoelige bestemmingen wegvallen maar is het ook mogelijk dat juist andere woningen een nieuwe gevoelige bestemming worden. Dit levert opnieuw onzekerheid op in het gebied.

5 Technische consequenties

Het uitvoeren van het voorstel van de provincie en gemeenten is technisch uitdagend en kostbaar met een behoorlijke landschappelijke impact. Voor de kanaalkruising bij het kanaal door Zuid-Beveland zijn in verband met de vereiste doorvaarthoogte extra hoge masten nodig. Deze hoogte is niet uitvoerbaar in wintrackmasten waardoor aan weerszijde van het kanaal vakwerkmasten moeten komen (dit is ook zo bij het voorkeursalternatief). Echter, het is voor masten met twee 380 kV verbindingen, zoals provincie en gemeenten voorstellen, niet mogelijk om dit in één mast te doen vanwege de onderhoudbaarheid van dit type mast. Dat betekent dat de verbinding gesplitst moet worden en de twee 380 kV verbindingen ieder via aparte vakwerkmasten het kanaal kruisen en daarna weer op één mast samenkomen.

In het voorstel van de provincie en gemeenten wordt uitgegaan van een kruising van het kanaal door Zuid-Beveland op de locatie van de bestaande 380 kV verbinding. Een bestaande verbinding kan pas afgebroken worden als de nieuwe verbinding operationeel is. Op de locatie van de bestaande 380 kV verbinding is onvoldoende ruimte om de nieuwe verbinding zoals hiervoor aangegeven te bouwen. Aan de zuidkant ligt het dorp Schorre, aan de noordkant liggen de provinciale weg en het spoor. Daarmee is het voorstel van de provincie en gemeenten op dit punt qua locatie niet uitvoerbaar. Het voorstel van provincie en gemeenten komt daarmee, net als het voorkeursalternatief, aan de noordkant van het spoor te liggen, echter, zoals hierboven aangegeven, in een andere uitvoering.

6 Consequenties voor de kosten

De kosten van het voorstel van provincie en gemeenten vallen ca. € 21,5 miljoen hoger uit dan het voorkeursalternatief. Deze extra kosten bestaan uit de volgende onderdelen:

- Er zijn zwaardere masten en geleiders nodig;
- Het slopen van de 380 kV verbinding (i.p.v. de 150 kV verbinding);
- Claims als gevolg van het feit dat TenneT midden in de aanbestedingsprocedure zit. De aanbesteding is voor 150/380 kV masten met heel nauwkeurige specificaties;
- leges voor nieuwe vergunningaanvragen (ca. € 1 miljoen).

Daarnaast is een extra Voorziening niet beschikbaar (VNB) van de bestaande verbinding noodzakelijk (bestaande verbinding moet tijdelijk uit bedrijf om in de nieuwe verbinding gehangen te kunnen worden – hiervoor is ca. 1 week

nodig). Dit brengt extra kosten met zich mee. De omvang hiervan hangt af van de specifieke marktsituatie op het moment dat hiervan gebruik gemaakt moet worden. Indien gebruik gemaakt kan worden van de onderhoudsperiode van de kerncentrale vallen de kosten weg in de marge (dat is een aantal weken per jaar). Indien dat niet het geval is moet gedacht worden aan een bedrag van ca. € 10 miljoen (€ 1,5 miljoen per dag).

Verder zijn er afspraken inzake de tenders voor de kavels voor de windparken op zee. Op het moment dat de windparken Borssele Alpha en Bèta zijn aangesloten en Zuid-West 380 kV west nog niet gereed is, zal er sprake zijn van congestie op de verbindingen vanuit Zeeland. Hoeveel productievermogen er in Zeeland moet worden beperkt hangt sterk samen met het aanbod en in beperkte mate met de lokale vraag. Er is naar beste inzicht een inschatting gemaakt van het af te voeren vermogen. In het geval Alpha en Bèta zijn aangesloten en Zuid-West 380 kV west niet is gerealiseerd, is de prognose dat de congestiekosten kunnen oplopen tot € 100 miljoen per jaar. (precieze bedragen zullen afhankelijk zijn van de specifieke marktsituatie op dat moment). Als gevolg van onzekerheid in de elektriciteitsmarkt bevat deze prognose een bovengemiddelde spreiding. Bij 2,5 jaar vertraging (zie onder punt 7) kunnen de congestiekosten oplopen tot € 250 miljoen.

Daar staat tegenover dat de geplande toekomstige opwaardering van het deel (ca. 25 km) van de bestaande 380 kV verbinding tussen 150 kV station Willem Annapolder en 380 kV station Rilland (onderdeel van de verbinding Borssele-Geertruidenberg) niet hoeft te worden uitgevoerd. Bij de 380/380 kV verbinding worden meteen draden opgehangen die geschikt zijn voor het transport van meer stroom. Dit zorgt voor een uitsparing van een bedrag van circa € 20 miljoen. Volgens het onderzoek in opdracht van de provincie en gemeenten moet opwaardering van de bestaande 380 kV verbinding toch binnen afzienbare tijd gebeuren. TenneT geeft echter aan dat dit de eerste 10-15 jaar in ieder geval niet aan de orde is. Daar komt bij dat voor het daadwerkelijk benutten van een verzwaarde bestaande verbinding ook het Brabantse deel van deze verbinding moet worden opgewaardeerd. Dit is geen onderdeel van het project Zuid-West 380 kV oost.

7 Consequenties voor de planning

De doorlooptijd voor het hertraceren en het aanpassen van het ontwerp inpassingsplan en de ontwerp vergunningen, inclusief het doorlopen van een tweede zienswijzeprocedure, bedraagt ca. 2,5 jaar. Het uitvoeren van het voorstel van provincie en gemeenten in plaats van doorgaan met het voorkeurstracé levert daarmee een vertraging op van ca. 2,5 jaar (ervan uitgaande dat er geen grote knelpunten ontstaan of zich nieuwe beleidswijzigingen voordoen).

8 Consequenties vertraging voor nut en noodzaak

Sinds de komst van de Sloe-centrale in 2007 kan TenneT haar reguliere onderhoudsactiviteiten aan de 380 kV verbinding Borssele-Zandvliet-

Geertruidenberg niet meer uitvoeren zonder hoge congestiekosten te maken. Vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid om onnodige kosten te voorkomen en met de wetenschap dat Zuid-West 380 kV (binnen afzienbare tijd) wordt gerealiseerd, is het onderhoud de afgelopen jaren beperkt gebleven tot alleen correctief onderhoud. Bij het uitblijven van de realisatie van de verbinding in Zuid-West 380 kV west wordt het risico vergroot dat zich problemen voordoen. Dan zullen alsnog congestiekosten moeten worden gemaakt om het onderhoud aan de verbinding te kunnen plegen. Bovendien zullen de onderhoudskosten stijgen en zal de duur van het onderhoud langer zijn naarmate het reguliere onderhoud langer wordt uitgesteld.

Langdurig uitstel van onderhoud kan uiteindelijk ook leiden tot risico's voor de leveringszekerheid van elektriciteit. Zonder de nieuwe Zuid-West 380 kV west hoogspanningsverbinding kunnen er (grote) problemen met de elektriciteitsvoorziening in Zeeland ontstaan die mogelijk maatschappelijk ontwrichtend kunnen zijn. Belangrijk in dit kader is dat de huidige 380 kV verbinding in Zeeland een zogenaamde uitloper is van het landelijke hoogspanningsnet. In geval van een grote storing is er geen alternatief aanwezig. Dat betekent dat er sprake is van langdurige stroomuitval (zie mijn brief aan de Tweede Kamer van februari 2016).

Voor de 150 kV-verbinding Goes-Rilland-Woensdrecht zien we in bepaalde situaties overbelasting op het net ontstaan ($n-1^5$) in het jaar 2020. Zodra Zuid-West 380 kV west gereed is, zou de 150 kV-verbinding in Zeeland ontkoppeld kunnen worden zodat er geen uitwisseling van capaciteit kan plaatsvinden tussen het 150 kV en het 380 kV net. Overbelasting van het 150 kV net wordt hiermee voorkomen. Extra capaciteit wordt dan niet langer over de 150 kV verbinding geleid maar over de nieuwe 380 kV verbinding. Echter, zonder realisatie van Zuid-West 380 kV west blijft het $n-1$ knelpunt bestaan. Om dit te voorkomen zal TenneT de capaciteit moeten afschalen. Gevolg hiervan zijn additionele congestiekosten.

Ten slotte is een belangrijke reden voor de nieuwe 380 kV verbinding dat er onvoldoende aansluitcapaciteit beschikbaar is om nieuwe (grootschalige) conventionele opwekking, (grootschalige) offshore windenergie en windenergie op land aan te sluiten op de 380 kV verbinding in Zeeland. Een keuze voor het voorstel van provincie en gemeenten heeft directe consequenties voor de aansluiting van het net op Zee bij Borssele. Realisatie van de nieuwe verbinding uitgaande van het voorkeursalternatief (begin 2020) zit nu al op het kritieke pad voor de aansluiting van deze windparken (eind 2019).

⁵ Bij het ontwerpen van het hoogspanningsnet is beschreven in de Netcode (één van de technische regelingen volgend uit de Elektriciteitswet 1998) dat de levering en afname van elektriciteit ook uitgevoerd moet kunnen worden als er één component (hoogspanningscircuit, transformator of productie-eenheid) uitvalt. Deze situatie wordt aangeduid als enkelvoudige storingsreserve ofwel $n-1$.

Conclusie

Omdat het alternatief zoals voorgesteld door de provincie en gemeenten in de m.e.r.-procedure is onderzocht is het niet nodig deze procedure overnieuw te doen. Wel moet opnieuw advies worden gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. Het is ook noodzakelijk om goed naar de tracering te kijken vanuit het principe van een goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldig kunnen wegen van alle hierbij betrokken belangen. Dit betekent dat een nieuw ontwerp-inpassingsplan ter visie moet worden gelegd. Het wijzigen van het tracé heeft tevens wellicht gevolgen voor onder meer de vergunningen, de door TenneT af te sluiten zakelijk recht overeenkomsten en voor de woningen die aangemerkt worden als een gevoelige bestemming. Er is sprake van een aanmerkelijke wijziging van het inpassingsplan, hetgeen betekent dat de zienswijzenprocedure opnieuw moet worden doorlopen. Een wijziging leidt tot een vertraging van ca. 2,5 jaar en levert verschillende risico's op ten aanzien van onderhoud, leveringszekerheid en het aansluiten van nieuwe productiecapaciteit, het meest direct voor de aansluiting van de windparken op zee. Qua kosten is er een toename van ca. € 21,5 miljoen met aan de andere kant een besparing van ca. € 20 miljoen. Op dit moment is echter onduidelijk wanneer die besparing van € 20 miljoen speelt. Daarnaast spelen nog diverse andere kosten zoals congestiekosten en boeteclausules omdat de windparken niet tijdig kunnen worden aangesloten. In totaal moet rekening gehouden worden met extra kosten ten opzichte van het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan die kunnen oplopen tot ca. € 311,5 miljoen.